Gewijzigde bijlage bij memorie van toelichting[1] wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen

Luchthavenverkeerbesluit
Wijzigingen LVB met betrekking tot het nieuwe normen –en handhavingstelsel voor Schiphol (alleen ter informatie bijgevoegd in verband met de wijziging van de Wet luchtvaart).

Artikel 3.1.6
Het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld met toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik, zoals opgenomen in bijlage 5 bij dit besluit, met betrekking tot het gebruik van de baanpreferentietabel, het in gebruik nemen van een tweede start- of landingsbaan, de verdeling van het luchthavenluchtverkeer bij het in gebruik zijn van twee start- of twee landingsbanen en het gebruik van een vierde baan.

Artikel 3.1.7
Van artikel 3.1.6 kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

Artikel 4.1.1
Op de luchthaven Schiphol vinden maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per gebruiksjaar plaats.

Artikel 4.1.2
Van het aantal in artikel 4.1.1 opgenomen vliegtuigbewegingen vinden maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen plaats in de periode van 23 uur tot 7 uur.

Artikel 4.1.3
In afwijking van artikel 4.1.1 en 4.1.2 kunnen bij ministeriële regeling tijdelijk lagere maximale aantallen vliegtuigbewegingen worden vastgesteld indien de in de Omgevingsraad Schiphol vertegenwoordigde partijen een eenstemming advies tot deze aanpassing hebben gegeven.

Artikel 4.1.4
1. Indien na het gebruiksjaar 2020 binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming voor geluidbelasting bedoeld in tabel 1 van artikel 4.4.1, eerste lid, meer vliegtuigbewegingen mogelijk zijn dan het maximum aantal vliegtuigbewegingen, bedoeld in artikel 4.1.1, dan kan de groeiruimte die boven dit maximum ontstaat voor de helft worden benut.
2. De wijze waarop de in het eerste lid bedoelde groeiruimte wordt bepaald, wordt bij ministeriële regeling vastgesteld.

Artikel 4.2.1
1. De maximale hoeveelheid geluid bedraagt in een gebruiksjaar niet meer dan de hoeveelheid geluid maximaal passend binnen het verkeersscenario bedoeld in artikel 4B.1.
2. Zolang voor een gebruiksjaar geen maximale hoeveelheid geluid is vastgesteld, geldt voor dat gebruiksjaar de maximale hoeveelheid geluid die is vastgesteld voor het voorgaande gebruiksjaar als maximum.

---
[1] Kamerstukken II 2014-2015, 34 098, nr. 3

3. De totale hoeveelheid geluid in het gebruiksjaar bedraagt niet meer dan de maximale hoeveelheid geluid die voor het gebruiksjaar overeenkomstig het eerste lid is vastgesteld.

Artikel 4.2.2

1. De maximale hoeveelheid geluid in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur bedraagt in een gebruiksjaar niet meer dan de hoeveelheid geluid maximaal passend binnen het verkeersscenario bedoeld in artikel 4B.1.
2. Zolang voor een gebruiksjaar geen maximale hoeveelheid geluid is vastgesteld, geldt voor dat gebruiksjaar de maximale hoeveelheid geluid die is vastgesteld voor het voorgaande gebruiksjaar als maximum.
3. De totale hoeveelheid geluid in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur in het gebruiksjaar bedraagt niet meer dan de maximale hoeveelheid geluid die voor het gebruiksjaar overeenkomstig het eerste lid is vastgesteld.

Artikel 4.4.1

1. De criteria voor gelijkwaardige bescherming bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder b, van de Wet luchtvaart zijn de aantallen en waarden opgenomen in de navolgende tabellen 1 (en 2):

Tabel 1 Aantallen geluidbelaste woningen of personen

aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) Lden of hoger	maximaal 11.900
aantal personen dat ernstig wordt gehinderd met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of hoger	maximaal 180.500
aantal woningen met een geluidbelasting in de nacht van 48 dB(A) Lnight of hoger	maximaal 11.000
aantal personen dwaarvan de slaap ernstig wordt verstoord met een geluidbelasting in de nacht van 40 dB(A) Lnight of hoger	maximaal 49.000
aantal woningen met een plaatsgebonden risico van 10-6 of hoger	maximaal 3.300

(tabel 2 stoffen)

(2….)

3. De totale aantallen woningen of personen bedoeld in tabel 1 (en de totale waarde per stof bedoeld in tabel 2) bedragen in een gebruiksjaar niet meer dan het aantal of de waarden aangegeven in de desbetreffende tabel.

4. Indien ten gevolge van uitzonderlijke meteorologische omstandigheden in een gebruiksjaar het aantal woningen of personen meer bedraagt dan het aantal in tabel 1 van het eerste lid, wordt een nieuw aantal berekend op basis van de meteorologische omstandigheden zoals die zich in het gebruiksjaar hebben voorgedaan. In dat geval treedt voor dat gebruiksjaar het berekende nieuwe aantal in de plaats van de in tabel 1 van het eerste lid bedoeld aantal.

Hoofdstuk 4B. Gebruiksprognose en evaluatie

Artikel 4B.1

De gebruiksprognose, bedoeld in artikel 8.17a Wet luchtvaart, bevat in ieder geval:
a. een beschrijving van de verwachte operatie en hierdoor veroorzaakte effecten in het komende gebruiksjaar;

b. een prognose van het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor het komende gebruiksjaar;
c. een prognose van de verwachte lokale geluidseffecten voor het komende gebruiksjaar;
d. een toets aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming bedoeld in artikel 4.4.1;
e. een binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming bedoeld in artikel 4.4.1 passend verkeersscenario op basis waarvan de maximum hoeveelheid geluidbelasting bedoeld in artikelen 4.2.1 en 4.2.2 kan worden vastgesteld.
f. de verwachte ontwikkeling van het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor de komende drie jaar.

Artikel 4B.2
1. De evaluatie, bedoeld in artikel 8.17b van de Wet luchtvaart, bevat in ieder geval:
a. een vergelijking van het werkelijk gerealiseerde verkeersaanbod en de werkelijk gerealiseerde verkeersafhandeling met het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling in de gebruiksprognose;
b. een vergelijking van de werkelijk gerealiseerde totale hoeveelheid geluid en de voor het gebruiksjaar vastgestelde maximum hoeveelheid geluid bedoeld in artikel 4.2.1;
c. de totale milieueffecten;
d. een vergelijking van de werkelijk opgetreden lokale geluidseffecten met de lokale geluidseffecten in de gebruiksprognose;
e. een aanduiding van mogelijke oorzaken voor de verschillen met de gebruiksprognose;
f. een overzicht van de afwijkingen van de regel voor de inzet van de vierde baan, bedoeld in bijlage 5 bij dit besluit, regel 4, punt 3.
2. De evaluatie wordt uiterlijk 4 maanden na afloop van elk gebruiksjaar gepubliceerd en is openbaar.

Bijlage 5 (behorend bij artikel 3.1.6)

Begripsbepalingen

In deze bijlage wordt verstaan onder:

a. *de LVNL*: de organisatie voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, bedoeld in artikel 5.22 Wet luchtvaart;
b. *dwarswind*: de windsnelheid die haaks op de baan staat, uitgedrukt in knopen;
c. *staartwind*: de windsnelheid in dezelfde richting als de vliegrichting, uitgedrukt in knopen;
d. *knopen*: de eenheid waarin de windsnelheid in de luchtvaart wordt uitgedrukt, waarbij 1 knoop gelijk is aan 0,514 m/s;
e. *goed zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht ten minste 5000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van ten minste 1000 ft;
f. *marginaal zicht*: zicht waarbij er geen sprake is van goed zicht of beperkt zicht;
g. *beperkt zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht minder is dan of gelijk is aan 1500 m of de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte die gelijk is aan of niet meer is dan 300 ft;
h. *UDP*: Uniforme Daglicht Periode, zijnde de periode van 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsondergang;
i. *winterseizoen*: de dienstregelingperiode van 1 november tot de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association;
j. *zomerseizoen*: de dienstregelingperiode vanaf de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association tot en met 31 oktober;
k. *handelsverkeer*: verkeer van luchtvaartmaatschappijen met een AOC als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de wet;
l. *wet*: Wet luchtvaart;
m. *piekperiode*: een periode waarin tenminste drie banen tegelijk in gebruik zijn.

Regel 1. Gebruik baanpreferentietabel

1. De LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van een combinatie van beschikbare en bruikbare banen die volgt uit toepassing van de navolgende punten 2 tot en met 10. Deze punten hebben betrekking op de afhandeling van handelsverkeer.

2. De keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie is gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6 uur tot 23 uur (in tabel A) en voor de periode van 23 uur tot 6 uur (in tabel B).

Tabel A: van kracht van 6 uur tot 23 uur

Vereiste zicht- en daglichtcondities	***Preferentie***	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36L	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 18L
	3	Baan 06	Baan 36R	Baan 09	Baan 36L
	4	Baan 27	Baan 18R	Baan 24	Baan 18L
Goed zicht	5a	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
	5b	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C

Marginaal zicht	6a	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09
	6b	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 24

Tabel B: van kracht van 23 uur tot 6 uur

Vereiste zicht- en daglichtcondities	***Preferentie***	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed of marginaal zicht	1	Baan 06	-	Baan 36L	-
	2	Baan 18R	-	Baan 24	-
	3	Baan 36C	-	Baan 36L	-
	4	Baan 18R	-	Baan 18C	-

Hierbij is:
Baan 18R/36L : Polderbaan
Baan 18C/36 : Zwanenburgbaan
Baan 18L/36R : Aalsmeerbaan
Baan 09/27 : Buitenveldertbaan
Baan 06/24 : Kaagbaan

3. Indien een baan, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, niet beschikbaar is gesteld door de exploitant van de luchthaven, dan kan de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie in de periode 6 uur tot 23 uur worden gebaseerd op de navolgende tabellen:

Tabel 1: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	***Preferentie***	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36C	Baan 09
	2	Baan 18C	Baan 27	Baan 24	Baan 18L

Tabel 2: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	***Preferentie***	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht	1	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
		Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
		Baan 18R	Baan 27	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	3	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 09

Tabel 3: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	**Preferentie**	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 27	Baan 36L	Baan 36C
		Baan 06	Baan 18R	Baan 09	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 09

Tabel 4: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	**Preferentie**	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36L	Baan 36C
	2	Baan 18R	Baan 18C	Baan 24	Baan 18L
Goed zicht	3	Baan 36R	Baan 36C	Baan 36L	Baan 36C
	4	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 18C
Marginaal zicht	5	Baan 18R	Baan 18C	Baan 18L	Baan 24

Tabel 5: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	**Preferentie**	***Baancombinatie***			
		Landings baan 1 (L1)	***Landings baan 2 (L2)***	***Startbaan 1 (S1)***	***Startbaan 2 (S2)***
Goed zicht én binnen UDP	1	Baan 06	Baan 36R	Baan 36L	Baan 09
	2	Baan 18R	Baan 27	Baan 24	Baan 18L

4. In afwijking van punt 3 wordt in het geval dat een baan niet beschikbaar is gesteld vanwege groot onderhoud of een bijzonder voorval als bedoeld in artikel 8.23, eerste respectievelijk vijfde lid, van de Wet luchtvaart, in de in dat artikel bedoelde ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode van het groot onderhoud of het bijzondere voorval worden gehanteerd.

5. Indien meerdere banen, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, niet beschikbaar zijn gesteld door de exploitant van de luchthaven, behoeft voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie geen preferentietabel te worden gehanteerd.

6. Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2, 3 en 4 geldt dat voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie kan worden afgezien van de baancombinaties waarvoor niet aan de vereiste zicht- en daglichtcondities zoals aangegeven in de tabellen wordt voldaan.

7. Bij de toepassing van de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2, 3 en 4 geldt dat – met inachtneming van het onder 5 gestelde – een minder preferente baancombinatie kan worden gebruikt indien voor de meer preferente baancombinatie(s) in de tabel geldt dat:
   a. de dwarswind groter is dan 15 knopen en/of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
   b. de dwarswind groter is dan 20 knopen en/of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

8. Van het gebruik van de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2, 3 en 4 kan worden afgezien indien voor alle baancombinaties geldt dat:
   a. de dwarswind groter is dan 15 knopen en/of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
   b. de dwarswind groter is dan 20 knopen en/of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

9. Van het gebruik van de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2, 3 en 4 kan worden afgezien indien er sprake is van beperkt zicht.

10. Om van baancombinatie te wisselen, kan tijdelijk een andere baancombinatie worden gebruikt dan volgt uit de punten 2 tot en met 7. Dit tijdelijke gebruik betreft een periode van maximaal 10 minuten.

11. Als het gebruik van een baancombinatie tijdens een piekperiode voor een deel van de duur van de periode is gebaseerd op toepassing van het gestelde in de punten 2 tot en met 9 mag de rest van de periode worden gezien als het anticiperen op een verandering van omstandigheden of het nog niet kunnen wisselen naar een meer preferente baancombinatie.

12. Aan het gestelde in de punten 2 tot en met 11 is in elk geval voldaan indien in gemiddeld minimaal 95% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen de in gebruik genomen baancombinatie de juiste combinatie was op grond van die punten.

13. Indien de norm van 95% niet wordt gehaald op basis van alleen het gestelde in de punten 2 tot en met 11 kunnen andere factoren onderbouwd met reden worden opgevoerd bij de ILT.

Regel 2. Inzet tweede start- of landingsbaan

1. De LVNL kan met inachtneming van de navolgende punten 2 en 3 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan in gebruik nemen indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.

2. Ten behoeve van de toepassing van het in dit punt gestelde is de uurcapaciteit van een baan vertaald naar starts en landingen in perioden van 10 minuten. Voor het in gebruik nemen van een tweede start- respectievelijk tweede landingsbaan geldt dat het aantal starts respectievelijk landingen in de 10 minuten periode of de daaraan voorafgaande of daaropvolgende 10 minuten periode hoger is dan de beschikbare baancapaciteit. De beschikbare baancapaciteit bij goed zicht bedraagt 6 starts respectievelijk 6 landingen per 10 minuten. Bij marginaal zicht bedraagt de beschikbare baancapaciteit 5 starts respectievelijk 5 landingen per 10 minuten.

3. Het in gebruik nemen van een tweede start- respectievelijk landingsbaan is eveneens mogelijk indien de tweede baan tijdelijk, voor een duur van

maximaal 20 minuten, in gebruik wordt genomen tussen twee perioden waarin de tweede baan wordt ingezet op basis van het gestelde onder 2.

4. Het gestelde onder de punten 2 en 3 is niet van toepassing op het gebruik van andere baancombinaties dan die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3, of bij omstandigheden die leiden tot beperkt zicht.

5. Aan het gestelde onder de punten 1 tot en met 3 is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan in gebruik is genomen en voor minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan in gebruik is genomen, het gebruik van de tweede baan met inachtneming van die punten heeft plaatsgevonden.

Regel 3a. Verdeling van het startend verkeer

1. De LVNL maakt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie indien twee startbanen in gebruik zijn.

2. Het onder punt 1 gestelde is niet van toepassing op de momenten dat een andere baancombinatie in gebruik is genomen dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 en op de eerste 10 minuten en laatste 10 minuten van perioden dat twee startbanen in gebruik zijn.

3. Aan het onder punt 1 gestelde is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 97% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming,sector 4 en 5, gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

Regel 3b. Verdeling van het landend verkeer

1. Tijdens perioden dat zowel baan 18R (Polderbaan) als baan 18C (Zwanenburgbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 45% van het aantal landingen de baan 18R gebruikt.

2. Tijdens perioden dat zowel baan 06 (Kaagbaan) als baan 36R (Aalsmeerbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 50% van het aantal landingen baan 06 gebruikt.

3. Het onder de punten 1 en 2 gestelde is niet van toepassing indien een andere baancombinatie is gebruikt dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3 .

Regel 4. Inzet vierde baan

1. Het aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan bedraagt totaal in een gebruiksjaar niet meer dan 14.600 per jaar dan wel 14.640 voor een schrikkeljaar.

2. Per dag vinden niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen plaats op de vierde baan.

3. Bij de toepassing van de punten 1 en 2 wordt niet meegerekend het gebruik van de vierde baan:
   a. als gevolg van baanonderhoud;
   b. als gevolg van uitzonderlijk weer;
   c. als gevolg van onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken.

4. De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde, periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden, met dien verstande dat de Kaagbaan (landingen baan 06 of starts baan 24) en de Polderbaan niet als vierde baan worden aangemerkt.